



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 218]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अक्टूबर 5, 2012/आश्विन 13, 1934

No. 218]

NEW DELHI, FRIDAY, OCTOBER 5, 2012/ASVINA 13, 1934

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 अक्टूबर, 2012

सं. टीएएमपी/16/2012-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों के अनुसरण में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा विशाखापट्टनम पत्तन न्यास से 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन हेतु 16 जून के आदेश संख्या टीएएमपी/56/2008-वीपीटी द्वारा निर्धारित किया प्रभार की समीक्षा के लिए प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस संख्या टीएएमपी/16/2012-वीपीटी

विशाखापट्टनम पत्तन न्यास

आवेदक

.....

आदेश

(सितम्बर, 2012 के 28वें दिन पारित)

यह मामला विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) से 100 टन क्षमता हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के किराया शुल्क की समीक्षा हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 इस प्राधिकरण ने 100 टन एचएमसी हेतु किराया प्रभार के निर्धारण के लिए वीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव का निपटान 16 जून, 2010 के पारित आदेश द्वारा किया है। यह आदेश 20 जुलाई, 2010 के राजपत्र संख्या 180 द्वारा अधिसूचित किया गया है।

2.2 इस संबंध में विशाखापट्टनम स्वीटीडोर्स एसोसिएशन (वीएसए) ने अपने दिनांक 22 दिसम्बर, 2010 के पत्र द्वारा किया कि एचएमसी के किराए हेतु निष्पादन संबंद्ह निर्धारित किराया निरुत्साहित सिद्ध हो रहा है। वीएससी ने नया आदेश प्रकाशित करने का अनुरोध किया जो उच्च निर्गम हेतु कम दरें देकर उत्पादकता सुधारने में सहायक होगा। वीएसए से प्राप्त पत्र वीपीटी को भेजा गया और वीएसए की दलील की जांच करके अपना मत व्यक्त करने व आवश्यक सुझाव/सिफारिशें देने का अनुरोध किया गया।

2.3 इसी बीच वीपीटी ने अपने 28 दिसम्बर, 2010 के पत्र के साथ साउथ इंडिया कार्पोरेशन लिमिटेड(एसआईसीएल) के पत्र की प्रति भेजी जिसमें एसआईसीएल ने कहा कि इसको उच्च उत्पादकता प्राप्त करने के लिए पेनलटी देनी पड़ती है।

3.1 वीएसए और एसआईसीएल के प्रतिवेदनों का वीपीटी ने अपने दिनांक 9 फरवरी, 2011, 11 नवम्बर, 2011 और 6 मार्च, 2012 के पत्रों द्वारा उत्तर दिया है। वीपीटी के उत्तरों का सार निम्नानुसार है:

(i) वीपीटी ने 100 टन एचएमसी 5 वर्ष के लिए किराए पर ली। पत्तन दो किराएदार फर्म को किराया अदा करता है और टीएमपी द्वारा निर्धारित संचालन प्रभार एकत्रित करता है। एचएमसी को किराए आधार पर देने की निर्धारित शर्तें निम्नानुसार हैं:

- (क) किराया प्रभार लागू करों को छोड़कर प्रति टन आधार पर दिया जाएगा।
- (ख) सुनिश्चित प्रवाह क्षमता 10,000 टन प्रतिदिन प्रति क्रेन से कम नहीं होनी चाहिए।
- (ग) क्रेन की उपलब्धता दिन में 95 प्रतिशत अर्थात् 21 घंटे होनी चाहिए।
- (घ) किराया प्रभार 1 मी.ट. प्रति क्रेन प्रतिवर्ष के न्यूनतम गारंटी ट्रैफिक के लिए दिया जाएगा।
- (ङ) वीपीटी द्वारा देय किराया प्रभार पहले तीन वर्ष के लिए रुपये 29.75 प्रति टन और चौथे वर्ष के लिए रुपये 30.75 प्रति टन और पांचवें वर्ष के लिए रुपये 31.25 प्रति टन है।
- (च) संचालित किए जाने वाले कार्गों सामान्य कार्गो/विशाल/थोक कार्गो हैं।

(ii) उपरोक्त शर्तों के आधार पर वीपीटी ने विशाल कार्गो के लिए 500 टन प्रति घंटा और थोक कार्गो के लिए 200 टन प्रति घंटा के निर्गम और प्रयोगकर्ताओं से रुपये 39.25 प्रति टन संचालन दर की वसूली का प्रस्ताव दिया।

(iii) प्राधिकरण ने पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) और वी.ओ. चिदंबरनर पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी) में निर्धारित शर्तों के आधार पर विशाल कार्गो के लिए 12500 टन प्रतिदिन, थोक कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन और अन्य के लिए 3750 टन प्रतिदिन संचालन दर को ध्यान में रखते हुए प्रशुल्क का निर्धारण किया।

(iv) वीपीटी और वीओसीपीटी के मामले में जहां एचएमसी के किराए के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क निर्धारित है, सेवा प्रदाता द्वारा समान प्रयोगकर्ता सुविधा के रूप में उपकरण किराए पर लिया जाता है जबकि वीपीटी के मामले में पत्तन ने क्रेन किराए पर ली है और सेवा प्रदान करता है।

(v) इसके अलावा, प्रशुल्क का निर्धारण इस प्रकार है कि बेहतर निष्पादक को उच्च प्रशुल्क मिलता है और न्यून निष्पादक को कम दर मिलती है – जिसके परिणामस्वरूप कम निर्गम होता है।

(vi) क्रेनों ने 12 जनवरी, 2009 से प्रचालन प्रारंभ किया और थर्मल कोयले का संचालन दैनिक औसत 18000 टन प्रतिदिन दर्ज किया। तथापि, टीएमपी के दिनांक 16 जून, 2010 के आदेश के कार्यान्वयन के बाद उच्चतर संचालन हेतु उच्चतर दर के कारण औसत दैनिक संचालन 18000 टन प्रतिदिन से घटकर 12500 टन प्रतिदिन हो गया। अतः संचालन की औसत दर, रूपये 30 प्रति टन से भी निकलती है।

(vii) प्रयोगकर्ता उच्चतर संचालन प्रभारों से बचने के लिए 12500 टन प्रतिदिन से कम दैनिक प्रचालन की व्यवस्था कर रहे हैं जिससे क्रेनों का निष्पादन प्रभावित हो रहा है और जलयानों के खड़े रहने से गोदी पर जमघट हो जाता है।

(viii) इसके अलावा, वीपीटी द्वारा 11 जनवरी, 2012 से तीसरे वर्ष के अंत तक रूपये 29.25 प्रति टन की दर से किराया देय होगा और उसके बाद वीपीटी को रूपये 30.75 प्रति टन देने होंगे जिसके परिणामस्वरूप टीएमपी द्वारा 31 मार्च, 2013 तक निर्धारित दर की तुलना में वीपीटी को घाटा होगा।

3.2 उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, वीपीटी ने निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा करने और उपयुक्त आदेश जारी करने का अनुरोध किया है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसरण में वीपीटी के दिनांक 9 फरवरी, 2011, 11 दिसम्बर, 2011 और 6 मार्च, 2012 के प्रत्येक पत्र की प्रति सहित वीएसए के दिनांक 22 दिसम्बर, 2010 के पत्र की प्रति प्रयोगकर्ताओं/प्रयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई। प्रयोगकर्ता/प्रयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां वीपीटी को प्रतिपुष्टि जानकारी के लिए प्रेषित की गई। इस मामले की निश्चयात्मकता तक वीएसटी ने प्रयोगकर्ताओं की टिप्पणियों पर जवाब नहीं दिया।

5.1 इस मामले की संयुक्त सुनवाई वीपीटी परिसर में 17 अप्रैल, 2012 को हुई। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव की पावरप्वाइंट प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में वीपीटी और संबंधित प्रयोगकर्ताओं/संगठन निकायों ने अपनी प्रस्तुति दी।

5.2 संयुक्त सुनवाई में वीपीटी ने न केवल एमएचसी हेतु निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क योजना बंद करने की इच्छा प्रगट की बल्कि एमएचसी के किराए हेतु आधार दर संशोधित करने का भी अनुरोध किया। संयुक्त बैठक में सहमतिनुसार वीपीटी से मोबाइल हार्बर क्रेन के किराए हेतु आधार दर के संशोधन के लिए अपना संशोधित प्रस्ताव भेजने का अनुरोध किया गया। वीपीटी से अपना संशोधित प्रयोगकर्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजने का भी अनुरोध किया गया।

6. वीपीटी ने अपने दिनांक 19 मई, 2012 के प्रत्युत्तर द्वारा निम्नलिखित प्रस्तुतीकरण किया है:

(i) पत्तन प्रयोगकर्ताओं के साथ 27 अप्रैल, 2012 और 7 मई, 2012 को बैठकें हुई और चौथे व पांचवे वर्षों हेतु एचएससी के बारे में सहमति बनी है। वीपीटी ने 7 मई, 2012 को हुई अंतिम बैठक के कार्यवृत्त की प्रति प्रस्तुत की है। कार्यवृत्त में निम्नलिखित दर्ज हैं:

“एसएससी के संचालन प्रभारों के निर्धारण के बारे में ट्रेड ने कहा कि चौथे वर्ष अर्थात् 11.01.2012 से 10.01.2013 के लिए रुपये 42.45 पैसे प्रति टन और पांचवे वर्ष अर्थात् 11.01.2013 से 10.01.2014 के लिए रुपये 43.75 प्रति टन की प्रस्तावित दरें काफी अधिक हैं और लागत से स्टाफ घटक को हटाकर न्यायसंगत दर करने का अनुरोध किया। एफए एंड सीएओ ने कहा कि ट्रेड के अनुरोध पर विचार किया जा रहा है और लागत की पुः गणना की जा रही है। उन्होंने कहा कि एसओआर में अधिसूचित एचएससी की वर्तमान अधार दर रुपये 33.23 पैसे हैं। इस आधार दर में चौथे वर्ष में रु 1/- और जोड़कर और पांचवे वर्ष में रु 1/- और जोड़कर चौथे और पांचवे वर्ष की संचालन दर क्रमशः रुपये 34.23 और रुपये 35.23 होगी। एफए एंड सीएओ द्वारा प्रस्तावित दरों पर ट्रेड की सहमति हुई।”

(ii) वीएसए ने अपने दिनांक 9 मई, 2012 के पत्र से टीएएमपी द्वारा दिनांक 16 जून, 2010 के पत्र संख्या टीएएमपी/56/2008-वीपीटी द्वारा सूचित अनुमोदित आधार दर को बिना किसी स्लैब के जारी रखने और चौथे व पांचवे वर्षों में प्रत्येक वर्ष आधार दर में रु 1/- प्रति भी.ट. की वृद्धि करने की भी अपनी सहमति सूचित कर दी है।

(iii) इस संबंध में यह कहा गया है कि मैसर्ज एबीजी इंफ्रालोजिस्टिक्स लिमिटेड के साथ हुए अनुबंध की शर्तों के अनुसार वीपीटी को एचएससी के लिए प्रति टन आधार पर निमानुसार किराया प्रभार देना होगा:

1 से 3 वर्षों के लिए रु 29.75 प्रति टन अर्थात् 28.01.2009 से 27.01.2012
चौथे वर्ष रु 30.75 प्रति टन अर्थात् 28.01.2012 से 27.01.2013
पांचवे वर्ष रु 31.75 प्रति टन अर्थात् 28.01.2013 से 27.01.2014

(iv) टीएएमपी ने तथापि, प्रत्येक प्रकार के कार्गो अर्थात् शुष्क विशाल, थोक और अन्य के लिए आधार दर निर्धारित करते हुए स्लैब दर प्रणाली प्रशुल्क का निर्धारण किया है जो दैनिक क्रेन निष्पादन से संबद्ध है। टीएएमपी द्वारा दिनांक 16 जून, 2010 के पत्र संख्या टीएएमपी/56/2008-वीपीटी द्वारा निर्धारित आधार दरें निमानुसार हैं:

औसत टन भार	कार्गो प्रकार	प्रति टन दर-रुपये में
12500	शुष्क विशाल	33.23
6000	थोक	69.24
3750	अन्य	110.85

(v) वीपीटी को चूंकि चौथे और पांचवे वर्ष के लिए प्रत्येक वर्ष रु 1/- प्रति भी.ट. की बढ़ी हुई दर देनी होगी, ट्रेड को स्थिति से अवगत कराया गया और उसे मान लिया गया। अतः ट्रेड द्वारा मानी गई प्रस्तावित दर नीचे दी जा रही है और उन पर टीएएमपी द्वारा निमानुसार अनुमोदन हेतु विचार किया जाना है:

भाग 5—क्राफ्ट/उपकरण के किराए के लिए प्रभार

5.1.3:

कार्गो प्रकार	प्रति टन दर—रूपये में 26.01.2012 से 27.01.2013	प्रति टन दर—रूपये में 26.01.2013 से 27.01.2014
शुष्क विशाल	34.23	35.23
थोक	70.24	71.24
अन्य	111.85	112.85

उपरोक्त दरें/निर्गम अथवा स्लैब दर के बिना किसी संगत के प्रति टन आधार पर हैं।

7. तत्पश्चात्, वीएसए ने अपने दिनांक 29 मई, 2012 के पत्र के साथ एचएमसी हेतु दर के संबंध में 27 अप्रैल, 2012 और 7 मई, 2012 को हुई बैठकों के कार्यवृत्त सूचित करते हुए वीपीटी को संबंधित अपने दिनांक 9 मई, 2012 का पत्र अग्रेषित किया है। वीएसए ने वीपीटी को अपने 9 मई, 2012 के पत्र में निम्नलिखित बिन्दुओं का उल्लेख किया है:

(i) वीपीटी द्वारा आंकी गई लागत में 11 कार्मिकों की तैनाती की लागत रूपये 7.84 शामिल है। ट्रेड द्वारा पूछे जाने पर वीपीटी ने पुष्टि की कि इस प्रयोजन के लिए किसी नए कार्मिक की तैनाती नहीं की गई है। ट्रेड ने अनुरोध किया कि एचएमसी किराया प्रभार हेतु लागत विवरण से इस तत्व की लागत निकाल दी जाए क्योंकि इन कार्मिकों पर खर्च को वीपीटी पहले ही दर मापमान में अन्य मदों के जरिए वसूल कर रहा है और यह इसी खर्च की दोहरी वसूली के बराबर होगी। वीपीटी ने मुद्दे की जांच करने और पुनः बताने का आश्वासन दिया। लागत के अन्य घटक ट्रेड सदस्यों को स्वीकार्य थे।

(ii) बैठक 7 मई, 2012:
एचएमसी पर्यवेक्षण हेतु कर्मचारियों की तैयारी से संबंधित लागत कम करने पर वीपीटी सहमत हो गया है। अतः वे डिस्चार्ज/लोडिंग की दर पर ध्यान दिए बिना रूपये 33.33 प्रति मीट्री की समेकित दर आधार पर क्रेन देने पर सहमत हो गए हैं। इसके अलावा एक वर्ष पूरा होने के बाद रु 1/- प्रति मीट्री की वृद्धि होगी। ट्रेड ने वीपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया।

8. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों का सार और दलीलों को अलग से संबंधित पक्षों को भेजा जाएगा। ये व्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध होंगे।

9. मामले के प्रक्रमण के दौरान एकत्रित संपूर्ण जानकारी से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

(i) विशाखापट्टनम पत्तन न्यास(वीपीटी) ने शुष्क विशाल और थोक कार्गो के संचालन हेतु पांच वर्षों की अवधि के लिए दो हार्बर मोबाइल क्रेन(एचएमसी) प्रतिमोर्गी टेंडर आधार पर रिपोर्टनुसार निजी प्रचालक से किराए पर ली है। वीपीटी द्वारा की गई व्यवस्था निजी प्रचालकों को क्रेनों के संचालन की प्रत्यक्ष अधिकार की अनुमति नहीं देती। पत्तन ने क्रेन किराए पर ली है और सेवाओं के प्रावधान हेतु यह प्रयोगकर्ताओं के प्रति उत्तरदायी होगा और तदनुसार उनके द्वारा ली गई सेवाओं के लिए उनसे प्रभार लेगा। इन प्राधिकरण ने दिनांक 16 जून, 2010 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएमपी/56/2008—वीपीटी के द्वारा एचएमसी के प्रयोगार्थ प्रशुल्क निर्धारित किया है। जून, 2010 के आदेश में, पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) वी.ओ.चिदंबरनर पत्तन न्यास(वीओसीपीटी) और न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास(एनएमपीटी) में अपनाई गई अवधारणा अपनाए हुए संबंधित कार्गो की नियामक संचालन दर के आधार पर निर्धारित एचएमसी के प्रयोग सहित शुष्क विशाल कार्गो, स्टील और पेटी कार्गो की संचालन आधार दर निर्धारण किया गया है। तदनुसार, शुष्क विशाल

३८८० ४०/१२-२

कार्गो के लिए रु 33.23 प्रति मीट., थोक कार्गो के लिए रु 69.24 प्रति मीट. और अर्च कार्गो के लिए रु 110.85 प्रति मीट. की आधार दरें निर्धारित की गई।

इसके अलावा, वीपीटी में एचएमसी के प्रयोगार्थ निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण पत्तन को प्रोत्साहित करने के लिए किया गया ताकि उच्च दरों के कारण पत्तन की वसूली बढ़ाने हेतु उच्च कुशलता बनाई जा सके और जलयान के शीघ्र अलटा-पलटी से प्रयोगकर्ता लाभान्वित हो सके। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क निकालने के लिए, बैंचमार्क स्तर से 1000 टन अधिक निष्पादन प्राप्त करने पर आधार दर में 5 प्रतिशत का लाभ और बैंचमार्क स्तर से 1000 टन कम निष्पादन प्राप्त करने पर आधार दर में 5 प्रतिशत कमी करके हतोत्साहित करके निर्धारित किया गया।

(ii) वीपीटी द्वारा बताएनुसार, एचएमसी के प्रयोग हेतु चूंकि 'अनुमोदित स्लैबनुसार ढांचे में उच्च उत्पादकता स्तर के लिए उच्च दर (आधार दर से तुलना करने पर) निर्धारित है, प्रयोगकर्ता उच्च दरों के भुगतान से बचने के लिए आधार स्तर पर ही उत्पादकता बनाए रखते हैं। इस स्थिति से उत्पादकता कम होती है और परिणामतः पत्तन द्वारा दी गई सूचनानुसार पत्तन में जमावड़ा हो जाता है। चूंकि वीपीटी द्वारा प्रचालित एचएमसी के प्रयोग हेतु निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क हतोत्साहित सिद्ध हो रहा है अतः वीपीटी और साथ ही प्रयोगकर्ताओं ने जून, 2012 में एचएमसी के निर्धारित निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की समीक्षा का अनुरोध किया और कार्गो की उत्तराई/लदाई की दर पर व्यान दिए बिना शुष्क विशाल, थोक व अच कार्गो के संचालन के लिए एकल दर निर्धारित करने का प्रस्ताव दिया।

(iii) वीपीटी ने जैसा कि सही कहा है, यह स्मरण किया जाए कि वीपीटी ने अपने दिसम्बर, 2010 के प्रस्ताव, जिसका जून, 2010 के प्रशुल्क आदेश में खंडन हुआ, में शुष्क विशाल, थोक व अच, कार्गो की प्रत्येक श्रेणी के संचालन हेतु एकल दर का प्रस्ताव दिया था। तथापि इस प्राधिकरण ने, अन्य प्रमुख पत्तनों जैसे वीपीटी, वीओसीपीटी और एनएमपीटी के संबंध में अपनाए गए दृष्टिकोण और जून, 2010 के प्रशुल्क आदेश में स्पष्ट किए गए कारणों के अनुरूप वीपीटी में भी एचएमसी के प्रयोग हेतु निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क निर्धारित किया था।

(iv) यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि अन्य प्रमुख पत्तनों के संबंध में जहां एचएमसी के प्रयोग हेतु प्रशुल्क का निर्धारण किया गया है, एचएमसी का प्रचालन प्राधिकृत सेवादाता करता है जबकि वीपीटी के मामले में वीपीटी स्वयं सेवा प्रदान करता है। वीपीटी द्वारा इसके वर्तमान प्रस्ताव में अन्य पत्तनों अर्थात् वीपीटी, वीओसीपीटी और एनएमपीटी से प्राप्त की गई स्थिति की तुलना में अब दी गई विभिन्न स्थिति के अनुसार वीपीटी के मुद्दों पर विचार करना अनिवार्य समझा जा रहा है।

(v) निष्पादन संबद्ध टैरिफ निर्धारण के जून, 2010 के आदेश से वीपीटी में दैनिक निर्गम में गिरावट आई है। रिपोर्ट के अनुसार शुष्क विशाल कार्गो का दैनिक औसत निर्गम जो जून, 2010 के आदेश के कार्यान्वयन से पूर्व 18000 टन प्रतिदिन था, जून, 2010 के आदेश के कार्यान्वयन के बाद घटकर 12500 टन प्रतिदिन रह गया। चूंकि 12500 टन से अधिक संचालित प्रत्येक टन कार्गो पर जून, 2010 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार अधिक संचालन दर लागू होती है, ऐसा प्रतीत होता है कि प्रयोगकर्ता निर्गम स्तर को 12500 टन प्रतिदिन से नीचे सीमित रखते हैं। इससे किराए पर ली गई क्रेनों का अल्प-उपयोग, गोदी में जलयानों का अधिक समय तक रुकना और उनका जमावड़ा लग जाता है। जून, 2010 के आदेश में निर्धारित निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क ढांचा खाली होने के समय को भी प्रभावित कर रहा है। जून, 2012 के प्रशुल्क आदेश में निर्धारित निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का एक उद्देश्य प्रयोगकर्ताओं को जलयानों के शीघ्र खाली होने से लाभान्वित करना था जिसे वीपीटी में प्राप्त नहीं किया जा सका। इसके होते हुए यह प्राधिकरण वीपीटी के मामले में जून, 2010 के आदेश में निर्धारित निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की समीक्षा करने और प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए एकल दर निर्धारित करने के लिए तैयार है।

(vi) प्रयोगकर्ताओं ने प्रारंभ में, उच्च उत्पादकता के लिए निम्न दरें निर्धारित करने का अनुरोध किया। तथापि, इस संबंध में वीपीटी के विचारों से हम सहमत नहीं हुए। वीपीटी ने उत्पादकता के स्तर पर ध्यान दिए बिना एकल दर के निर्धारण का अपना मत बनाए रखा। यहां यह विचारणीय है कि प्रयोगकर्ताओं ने प्रारंभ में उत्पादकता स्तर से संबद्ध दरें निर्धारित करने का अनुरोध किया था किंतु बाद में एकल दरों के पत्तन के प्रस्ताव का समर्थन किया।

(vii) शुष्क विशाल, थोक और अन्य कार्गो हेतु अन्य उत्पादकता के बैंचमार्क स्तर के लिए जून, 2010 के आदेश में निर्धारित आधार दरों का वीपीटी ने कोई विरोध नहीं किया है। पत्तन का वर्तमान प्रस्ताव जून, 2010 के आदेश में निर्धारित आधार दर पर 26 जनवरी, 2012 से शुरू अगले दो वर्षों और 27 जनवरी, 2014 तक के लिए रु 1/- प्रति मीट. की क्रमिक वृद्धि सहित एकल आधार दर के निर्धारण का है।

इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि जून, 2010 के प्रशुल्क आदेश द्वारा निर्धारित एचएमसी के प्रयोग हेतु प्रशुल्क एचएमसी प्रचालन की मानक क्षमता और मानदंड संबंधी लागत पर आधारित था। किसी व्यैक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ में प्रशुल्क का निर्धारण नहीं किया गया था। अतः वीपीटी द्वारा एचएमसी के किरायेदारों के साथ सहमत दर में वृद्धि के अनुकूल जून, 2010 के प्रशुल्क आदेश द्वारा निर्धारित आधार दर में वृद्धि करना सही नहीं होगा। इसके अलावा जून, 2010 का प्रशुल्क आदेश द्वारा भारत के राजपत्र में 20 जुलाई, 2010 की अधिसूचित हुआ और अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों की अवधि के बाद 4 अगस्त, 2010 से प्रभावी हुआ और तीन वर्ष की अवधि अर्थात् 3 अगस्त, 2013 तक वैद्य रहेगा। इसलिए 3 अगस्त, 2013 से बाद की अवधि के लिए दर निर्धारित करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

(viii) इस स्थिति पर विचार करते हुए कि वीपीटी को जून, 2010 के आदेश द्वारा निर्धारित शुष्क विशाल कार्गो के लिए रुपये 33.23 प्रति मीट., थोक कार्गो के लिए रुपये 69.24 प्रति मीट. और अन्य कार्गो के लिए रु 110.85 प्रति मीट. की आधार दरों पर आपत्ति नहीं है और चूंकि प्रयोगकर्ताओं को भी आधार दरों पर कोई आपत्ति नहीं है, अतः जून, 2010 के आदेश का आशोधन वीपीटी में एचएमसी के प्रयोग सहित प्रत्येक शुष्क विशाल कार्गो, थोक कार्गो और अन्य कार्गो के संचालन को उपर्युक्त कथित एकल दरों के निर्धारण की सीमा तक किया जाता है।

(ix) चूंकि एचएमसी के प्रयोग की दरों का निर्धारण, उत्पादकता स्तरों पर ध्यान दिए बिना किया जाना है अनुसूची 5.1.3 में क्रम संख्या (ii) में निर्धारित टिप्पणी को हटाया जाता है क्योंकि कथित टिप्पणी एचएमसी के उत्पादकता स्तर पर आधारित देय दर से संबंधित है।

(x) पत्तन पहले से ही एचएमसी को सेवा प्रदान कर रहा है। अतः अब अनुमोदित एकल दर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना से तुरंत प्रभाव से लागू हो जाएगी।

(xi) उत्पादकता के स्तरों पर ध्यान दिए बिना जून, 2010 के आदेश को एकल दरों के निर्धारण की सीमा तक आशोधित किया गया है और पूर्व पैराग्राफ कथित टिप्पणी का विलोपन हो गया है। अतः कार्गो की प्रत्येक श्रेणी के लिए अनुमोदित एकल दर की वैधता जून, 2010 के आदेश की सह-सीमा होगी।

(xii) एक प्रयोगकर्ता नामतः तमिलनाडू बिजली बोर्ड (टीएनईबी) ने थर्मल कोयले के लिए कोस्टल दरें निर्धारित करने का अनुरोध किया है। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि सरकार की नीति निर्देश के अनुसार थर्मल कोयले और कच्चे तेल, लोह अयस्क और लोह अयस्क पेलट सहित पीओएल के लिए कोई रियायती प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जाता है। अतः थर्मल कोयले के लिए रियायती कोस्टल दरें निर्धारित करने का टीएनईबी के अनुरोध का प्रश्न ही नहीं उठता।

10.1 परिणाम में और ऊपर दिए गए कारणों और सामूहिक मनोनियोग के आधार पर वीपीटी के दर मापमान के भाग-5 के अन्तर्गत निर्धारित वर्तमान अनुसूची 5.1.3 को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया जाता है:

5.1.3 निजी प्रचालकों द्वारा स्थापित हार्वर मोबाइल क्रेनों के प्रयोग हेतु प्रभार

कार्गो प्रकार	प्रति टन उच्चतम दरें रूपये में	
	विदेशी	कोस्टल
सुष्क विशाल कार्गो	33.23	19.94
थोक कार्गो	69.24	41.55
अन्य कार्गो	110.85	69.51

टिप्पणियां:

(i) औसत गोदी—दैनिक गणना का फार्मुला निम्नानुसार है:

एचएमसी द्वारा लादी/उतारी कुल मात्रा

X 24 घंटे

जलयान से प्रारंभ करने से पूर्णता तक लगने वाला समय

(ii) यदि एक एमएचसी किसी दूसरी एमएचसी अथवा ईलएल क्रेन/क्रेनों के साथ कार्य करती है तो क्रेन के गोदी—डे निर्गम का निर्धारण एमएचसी भार मीटर में दर्ज मात्रा के आधार पर किया जाएगा।

(iii) जलयान के गोदी छोड़ने तक एक घंटे से अधिक क्रेन खराब होने की स्थिति में एमएचसी द्वारा संचालित मात्रा का निर्धारण खराब होने से पूर्व लदान/निकासी को ध्यान में रखते हुए क्रेन कार्यभारी घटों से भाग देकर और 24 से गुणा करके किया जाएगा।

(iv) एमएचसी का प्रचालन लगभग दो घंटे से अधिक रुके रहने पर, जिसका कारण एमएचसी नहीं है, जलयान में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय उचित भत्ता अनुकूल होगा। एमएचसी के 2 घंटे से कम समय तक रुके रहने पर उपर्युक्त प्रयोजन के लिए उस पर विचार नहीं किया जाएगा। एमएचसी के कारण रुके रहने पर कोई भत्ता देय नहीं होगा। लदान/उताराई प्रचालनों के दौरान एमएचसी के रुके रहने को जलयान का स्वीकार दैनिक जलयान निष्पादन रिपोर्ट में प्रमाणित करेगा।

(v) यदि एमएचसी के खराब होने/गैर-निष्पादन के कारण जलयान से विस्थापन अनिवार्य हुआ तो गोदी से बन्द्रगाह तक जलयान के विस्थापन प्रभार के अतिरिक्त क्रेन प्रचालक से रूपये 1,00,000/- (रूपये एक लाख केवल) की पेनल्टी सहित वसूल किए जाएंगे। वसूल किए गए विस्थापन प्रभार जलयान एजेंट को वापस कर दिए जाएंगे। जबकि पेनल्टी पत्तन द्वारा रख ली जाएगी।

(vi) औसत निर्गम पर कोई विवाद होने पर पत्तन व्यास का निर्णय अंतिम और बाध्य होगा।

10.2 अब निर्धारित अधिकतम दरे भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से तुरंत प्रभावी होंगे और 3 अगस्त, 2013 तक वैध रहेंगे।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन 11/4/143/12/असाधा]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 3rd October, 2012

No. TAMP/16/2012-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust to review the Hire Charge fixed vide Order No. TAMP/56/2008-VPT dated 16 June, 2010 for the 100 Tonne Harbour, Mobile Crane as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
Case No. TAMP/16/2012-VPT**

Visakhapatnam Port Trust

Applicant

.....
ORDER

(Passed on this 28th day of September, 2012)

This case relates to a proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for review of the hire charge of 100 Tonnes capacity Harbour Mobile Cranes (HMC).

2.1. This Authority had passed an Order dated 16 June 2010 disposing the proposal filed by VPT for fixation of hire charge for 100 tonne HMC. The Order had been notified in the Gazette on 20 July 2010 vide Gazette No.180.

2.2. In this regard, the Visakhapatnam Stevedores' Association (VSA) vide its letter dated 22 December 2010 contended that the performance linked tariff prescribed for hire of HMC is proving to be disincentive as the tariff goes up when higher outputs are achieved. The VSA requested to publish a fresh order which would help in improving productivity by offering lower rates for higher outputs. The reference of VSA was forwarded to VPT with a request to examine the submission made by VSA and furnish its views with necessary suggestion/ recommendations.

2.3. In the meanwhile, the VPT vide letter dated 28 December 2010 forwarded a copy of the letter of South India Corporation Limited (SICL), wherein SICL stated that it has to pay penalty for achieving higher productivity.

3.1. With regard to the representations made by VSA and SICL, the VPT vide its letters dated 9 February 2011, 11 November 2011 and 6 March 2012 has responded. The response of VPT is summarised below:

- (i). The VPT has taken on hire 2 nos. of 100 Tonne HMC for a period of 5 years. The port pays hire charges to the hirer firm and collects handling charges from the users as fixed by TAMP. The following are the conditions stipulated for deployment of HMCs on hiring basis:
 - (a). Hire charges will be paid on per tonne basis excluding applicable taxes.
 - (b). Ensured throughput should not be less than 10,000 Tonnes per day per crane.
 - (c). Percentage of availability of the crane should be 95% i.e. 21 hours a day.
 - (d). Hire charges will be paid for minimum guaranteed traffic of 1 MT per crane per annum.
 - (e). Hire charges payable by VPT is ₹29.75 per tonne for first 3 years and ₹30.75 per tonne for 4th year and ₹31.75 per tonne for 5th year.
 - (f). Cargoes to be handled are General cargo/ Bulk/ Break Bulk.
- (ii). Based on the above conditionalities, VPT had submitted a proposal to fix per day output for bulk cargo at 500 tonnes per hour and for break bulk cargo at 200 tonnes per hour and for a per tonne handling rate to be collected from the users at ₹39.75 per tonne.
- (iii). The Authority, however, fixed the tariff considering the handling rate at 12500 tonne per day for dry bulk cargo, 6000 tonnes per day for break bulk cargo and others at 3750 tonnes per day, based on the conditionalities prescribed in the Paradip Port Trust (PPT) and V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT).

3800 4762-3

- (iv). In case of PPT and VOCPT where performance linked tariff are prescribed for hire of HMC, the equipment is hired by the service providers as a common user facility whereas in case of VPT, the port has taken the cranes on hire and provides the service.
- (v). Further, the tariff is fixed in a manner where a better performer is burdened with higher tariff and low performer is enjoying lesser rate – which ultimately results in achieving lower outputs.
- (vi). The cranes started operating with effect from 12 January 2009 and the daily average output was recorded at 18000 tonnes per day for handling thermal coal. However, after implementation of TAMP order dated 16 June 2010, the average daily output is reduced from 18000 tonnes per day to 12500 tonnes per day, because of a higher rate for a higher output. Thus, the average rate is working out to less than ₹30 per tonne!
- (vii). The users are managing the daily output levels below 12500 tonnes per day to avoid higher handling charges which is affecting the performance of the cranes and also leading to congestion at berths due to stayal of vessels.
- (viii). Further, the hire rate of ₹29.75 per tonne is payable by VPT upto 11 January 2012 till end of 3rd year and after that VPT has to pay ₹30.75 per tonne, resulting in deficit to VPT when compared to the rate fixed by TAMP upto 31 March 2013.

3.2. In view of the above, the VPT has requested to review the tariff fixed and to issue appropriate orders.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of VSA letter dated 22 December 2010 alongwith a copy each of the VPT letters dated 9 February 2011, 11 November 2011 and 6 March 2012 was forwarded to users/ user organisations seeking their comments. The comments received from users/ user organisations were forwarded to VPT as feedback information. The VPT has not responded to the comments of the users, till the finalization of the case.

5.1. A joint hearing in this case was held on 17 April 2012 at the VPT premises. The VPT made a powerpoint presentation of its proposal. At the joint hearing, the VPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

5.2. At the joint hearing, VPT desired not only the discontinuance of performance linked tariff scheme for MHC but also requested for revision of the base rate for hire of MHC. As agreed at the joint hearing, the VPT was requested to forward its revised proposal for revision of the base rate for hire of Mobile Harbour Crane. The VPT was also requested to simultaneously forward its revised proposal to the concerned users for their comments.

6. In response, the VPT vide its letter dated 19 May 2012 has made the following submissions:

- (i). The meetings were held with the port users on 27 April 2012 and 7 May 2012 and consensus has been arrived at in respect of HMC for the 4th and 5th years. The VPT has furnished a copy of the minutes of the final meeting held on 7 May 2012. The following is recorded in the minutes:

"With regard to fixation of handling charges for HMC, the trade stated that the proposed rates of Rs.42.45ps per ton for the 4th year i.e., from 11.1.2012 to 10.1.2013 and Rs.43.75 per ton for the 5th year i.e., from 11.1.2013 to 10.1.2014 is on high side and requested to work out a reasonable rate duly removing the staff component from the costing. FA&CAO stated that the request of the trade had been considered and the costing re-worked. He stated that the base rate as per the present HMC rates notified in the SOR is Rs.33.23 ps. Adding Rs.1/- for the 4th year and another Rs.1/- for the 5th year to this base rate will put the handling rates at Rs.34.23 and Rs.35.23 for the 4th and 5th years respectively. The Trade agreed for the rates proposed by FA&CAO."

(ii). VSA vide its letter dated 9 May 2012 has conveyed their consent to continue the approved base rate of TAMP as communicated vide letter No.TAMP/56/2008-VPT dated 16 June 2010 without any slabs and also to enhance the base rate by ₹1/- per MT in each year for the 4th and 5th years.

(iii). In this connection, it is stated that as per conditions of contract agreement entered with M/s.ABG Infralogistics Ltd., VPT has to pay the hire charges for the HMC on per tonne basis as follows:

For 1 to 3 years	₹29.75 per tonne i.e. from 28.1.2009 to 27.1.2012
For 4 th year	₹30.75 per tonne i.e. from 28.1.2012 to 27.1.2013
For 5 th year	₹31.75 per tonne i.e. from 28.1.2013 to 27.1.2014

(iv). TAMP has, however, fixed tariff on slab rate system prescribing a base rate for each type of cargo i.e. dry bulk, break bulk and others linked with daily crane performance. The base rates as fixed by TAMP vide letter No.TAMP/56/2008-VPT dated 16 June 2010 are as follows:

Average tonnage	Cargo type	Rate per tonne in ₹
12500	Dry Bulk	33.23
6000	Break Bulk	69.24
3750	Others	110.85

(v). Since, VPT has to pay the increased rate of ₹1/- per MT in each year for 4th and 5th year, Trade was appraised with the position and the same was agreed to. Hence, the proposed tariff as was agreed to by the trade is furnished below and is to be considered for approval by TAMP as follows:

Section-5 - Charges for hire of craft/ equipment

5.1.3:

Cargo type	Rate per tonne in ₹ from 26.1.2012 to 27.1.2013	Rate per tonne in ₹ from 26.1.2013 to 27.1.2014
Dry Bulk	34.23	35.23
Break Bulk	70.24	71.24
Others	111.85	112.85

The above rates are on per tonne basis without any relevance with output or slab rate.

7. Thereafter, the VSA vide its letter dated 29 May 2012 has forwarded a copy of its letter dated 9 May 2012 addressed to VPT informing the minutes of the meeting held on 27 April 2012 and 7 May 2012 with regard to the rate for HMC. The points made by VSA to VPT in its letter dated 9 May 2012 are as follows:

(i). Meeting dated 27.4.2012:

An amount of ₹7.84 is included in the costing by VPT towards the cost of deployment of 11 personnel. On enquiry by Trade, it was confirmed by VPT that no new personnel were appointed for this purpose. Trade requested for deleting this element of cost from the cost break-up for HMC hire charges as the expenditure on these people is already being recovered by VPT through other items in the Scale of Rates and as it would tantamount to double recovery of same expenditure. VPT promised to examine the issue and get back. All other elements of costing were acceptable to Trade Members.

(ii). Meeting dated 7 May 2012:

VPT has agreed to reduce the cost pertaining to deployment of employees for HMC supervision. As such, they have agreed to offer the crane @ ₹33.23 per MT on consolidated rate basis irrespective of rate of discharge/ loading. Further, there will be an increase of ₹1/- per MT after completion of one year. The Trade has accepted the proposal of VPT.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

9. With reference to the totality of information collected during processing of the case, the following position emerges:

(i). The Visakhapatnam Port Trust (VPT) has hired from a private operator reportedly based on a competitive tender basis, two nos. of Harbour Mobile Cranes (HMCs) of 100 tonne capacity each for a period of five years to handle dry bulk and break bulk cargo. The arrangement envisaged by the VPT is not granting direct authorization to a private operator to operate the cranes. The port has hired the cranes and it will be responsible to the users for provision of services and accordingly, will levy charges from them for the services availed. This Authority vide tariff Order no. TAMP/56/2008-VPT dated 16 June 2010 fixed tariff for the use of HMC. In the Order of June 2010, the base rate for handling dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other cargo with the use of HMC had been determined based on the normative handling rate of the respective cargo following the approach adopted at Paradip Port Trust (PPT), V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT). Accordingly, the base rates of ₹33.23 per MT for dry bulk cargo, ₹69.24 per MT for break bulk cargo and ₹110.85 per MT for Other cargo were fixed.

Further, performance linked tariff for the use of HMC at VPT was fixed in order to encourage the port to maintain higher efficiency level to enhance the port's returns due to higher rates and also to benefit the users due to faster turnaround of vessel. To arrive at the performance linked tariff structure, a reward of 5% by way of increment in the base rate if performance achieved is 1000 tonnes higher than the benchmark level and a disincentive by way of reduction in the base rate by 5% if performance achieved is 1000 tonnes lower than the benchmark, was prescribed.

(ii). As reported by VPT, since the slab wise structure approved for the use of HMC prescribes a higher rate (when compared with the base rate) for a higher productivity level, the users are maintaining the productivity at the base level to avoid payment of higher rates. This position is leading to lower productivity and is resulting in congestion in the port, as reported by the Port. Since the performance linked tariff for the use of the HMC operated by the VPT is proving to be disincentive, the VPT as well as the users have mooted the proposal in reference requesting for review of the performance linked tariff of HMC fixed in June 2010 and prescribe a single rate for handling dry bulk, break bulk and other cargo irrespective of rate of discharge/ loading of cargo.

(iii). As rightly brought out by VPT, it may be recalled that the VPT in its proposal of December 2008 which culminated in the tariff Order of June 2010 had proposed a single rate for handling each category of dry bulk, break bulk and other cargo. However, this Authority, in line with the approach adopted in respect of other major ports like PPT, VOCPT and NMPT and for the reasons explained in the tariff Order of June 2010, prescribed performance linked tariff for the use of HMC at VPT also.

(iv). It is relevant to mention here that in respect of other major ports where tariff for the use of HMC has been fixed, the HMC is being operated by an authorized service provider, whereas incase of VPT, the VPT itself renders the service. Now, given the different situation as brought out by VPT as compared to the position obtaining at other ports viz., PPT, VOCPT and NMPT in its current proposal, it is felt necessary to address the concerns of the VPT.

(v). The performance linked tariff fixed vide Order of June 2010 has led to drop in the daily output at VPT. Reportedly, the average daily output of dry bulk cargo, which was 18000 tonnes per day prior to implementation of Order of June 2010 has dropped to 12500 tonnes per day after implementation of Order of June 2010. Since every tonne of cargo handled beyond 12500 tonnes attracts a higher handling rate, as per tariff Order of June 2010, it appears that the users restrict the output level to below the level of 12500 tonnes per day. This has got the cascading effect of under-utilisation of hired cranes, overstayal of the vessels at berths and consequent congestion at the berths. The performance linked tariff structure prescribed in the Order of June 2010 is affecting not only the daily output of cargo but also the vessel turnaround time. One of the objectives of prescription of performance linked tariff in the tariff Order of June 2010 was to benefit the users due to faster turnaround of vessel, which is not seen to have been achieved at VPT. That being so, this Authority is inclined to review the performance linked tariff prescribed in the case of VPT vide Order of June 2010 and prescribe a single rate for each category of cargo.

(vi). The users initially, requested for prescription of lower rates for higher productivity. However, we do not have the benefit of the views of the VPT in this regard. The VPT has maintained the stand of prescription of a single rate irrespective of the level of productivity. It is noteworthy that the users, though, initially requested for prescription of rates linking to productivity levels, have subsequently endorsed the proposal of the port for prescription of single rates.

(vii). There is no objection from the VPT for the base rates prescribed in the Order of June 2010 for the benchmark level of productivity for dry bulk, break bulk and other cargo. The present proposal of the port is to prescribe single base rate with a graded increase of ₹1/- per MT over the base rate prescribed in the June 2010 Order for the next two years commencing from 26 January 2012 and upto 27 January 2014.

In this regard, it is noteworthy that the tariff for the use of HMC fixed vide the tariff Order of June 2010 was based on standard capacity and normative cost of operating the HMC. The tariff was not fixed with reference to any individual service provider. Therefore, it may not be correct to increase the base rate fixed vide the tariff Order of June 2010 to accommodate the increase in the rate agreed by the VPT with the hirer of HMC.

Further, the tariff Order of June 2010 was notified in the Gazette of India on 20 July 2010 and the Order has come into force with effect from 4 August 2010, after expiry of 15 days from the date of notification and shall remain valid for a period of three years i.e. upto 3 August 2013. Therefore, the question of prescribing rate for a period beyond 3 August 2013 does not arise.

(viii). Considering the position that the VPT has no objection for the base rates of ₹33.23 per MT for dry bulk cargo, ₹69.24 per MT for break bulk cargo and ₹110.85 per MT for Other cargo as fixed vide Order of June 2010 and also since the users also have no objection to the base rates, the Order of June 2010 is modified to the extent of prescription of the above said single rates for handling each of Dry Bulk cargo, Break Bulk cargo and other cargo with the use of HMC at VPT.

3800 9/7/2-4

- (ix). Since the rates for the use of HMC are prescribed without reference to the levels of productivity, the note prescribed at Sl. No.(ii) in Schedule 5.1.3 is deleted, as the said note draws reference to the rate payable based on the productivity level of the HMC.
- (x). The port is already rendering the service of HMC. Therefore, the single rate approved now will come into effect immediately upon the notification of the Order in the Gazette of India.
- (xi). The Order of June 2010 is modified to the limited extent of prescription of single rates without reference to levels of productivity and deletion of a note as stated in the previous paragraph. Therefore, the validity of the single rate approved now for each category of cargo shall remain co-terminus to the Order of June 2010.
- (xii). One of the users viz., Tamilnadu Electricity Board (TNEB) has requested for prescription of coastal rates for thermal coal. In this regard, it is relevant to mention here that as per policy direction of the Government, no concessional tariff are to be prescribed for thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets. Therefore, the question of prescription of concessional coastal rates for thermal coal, as requested by TNEB, does not arise.

10.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, the existing Schedule 5.1.3 prescribed under Section – 5 of the Scale of Rates of VPT is replaced with the following:

“5.1.3. Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators:

Type of cargo	Ceiling rate per tonne in ₹	
	Foreign	Coastal
Dry Bulk Cargo	33.23	19.94
Break Bulk Cargo	69.24	41.55
Other Cargo	110.85	66.51

Notes:

- (i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$
- (ii). If one MHC works with another MHC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the MHC's load meter.
- (iii). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (iv). In case of stoppages of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of MHC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading / unloading operations during working of MHC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.

(v). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / nonperformance of MHC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs.1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.

(vi). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding."

10.2. The ceiling rates fixed now will come into effect immediately from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall remain valid till 3 August 2013.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/143/12/Exly.]